

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 3 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1992	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 53

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2030

Κύρωση της Διεθνούς Συμφωνίας για τη διαδικασία καθιέρωσης τιμολογίων των ενδο-ευρωπαϊκών τακτικών αεροπορικών γραμμών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο Νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ του άρθρου 28 παρ. 1 του Συντάγματος:

α) η Διεθνής Συμφωνία, που έγινε στο Παρίσι στις 16.6.1987, για τη διαδικασία καθιέρωσης τιμολογίων των ενδο-ευρωπαϊκών τακτικών αεροπορικών γραμμών,

β) το παράρτημα της υπόψη Συμφωνίας, και

γ) η δήλωση των Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που είναι συνημμένη σ'αυτήν, των οποίων τα κείμενα στην αγγλική και σε ελληνική μετάφραση είναι τα εξής:

INTERNATIONAL AGREEMENT
on the procedure for the establishment of tariffs for intra-European scheduled air services

THE GOVERMENTS/SIGNATORY HEREFO.

CONSIDERING that the principles and procedures for the establishment of tariffs for intra-European scheduled air services should be uniform; and

CONSIDERING that for such services it is desirable to replace the International Agreement on the procedure for the establishment of tariffs for scheduled air services, signed at Paris on 10 July 1967, (hereinafter referred to as the 1967 Agreement) by a new Agreement,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

(1) This Agreement:

(a) shall establish the tariff provisions applicable to intra-European scheduled air services between Parties to this Agreement;

(b) shall, without prejudice to paragraph 2 of this Article, replace the tariff provisions in any bilateral agreement already concluded between two Parties to this Agreement insofar as these tariff provisions are incosistent with this Agreement;

(c) shall establish or, where appropriate, replace all existing provisions for the settlement of disputes in the field of tariffs for scheduled air services between two Parties to this Agreement.

(2) The Parties undertake not to enter into any obligations or understandings between them which would be more restrictive than this Agreement. However, Parties shall not be precluded by this Agreement from maintaining or developing, on a bilateral basis or amongst a group of States, arrangements leading to more flexibility than that contained herein.

ARTICLE 2

In this Agreement:

(a) the term "intra-European" applies exclusively to the territories within Europe of Member States of the European Civil Aviation Conference;

(b) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjuction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

(c) the term "zone of flexibility" means a range in terms of price levels and conditions as defined in the Annex to this Agreement, within which passenger tariffs qualify for automatic approval.

ARTICLE 3

(1) The tariffs to be charged by the airlines of Parties to this Agreement for carriage between their territories

shall be established at reasonable levels, taking account of all relevant factors, including the following principles: the costs of the applicant airline - due regard being paid to the tariffs of the other third - and fourth freedom airline or airlines operating the same route or routes - the need for an adequate return on investment to the airline, the competitive enviroment and the requirements of users. Tarrif conditions shall be rational, simple and enforceable.

(2) The importance of inter-airline multilateral tariff consultations and the role of the International Air Transport Association in these consultations are recognized by Parties to this Agreement. Nevertheless, inter-airline consultations, whether multilateral or bilateral, shall not be made a mandatory requirement for the filing and establishement of tariffs. The filing of tariffs by an airline shall be permitted on an individual basis or, at the option of that airline, following consultation with any other airline or airlines.

ARTICLE 4

(1) Except as provided in paragraph 2 of this Article, tariffs shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the Parties concerned, in such form as the aeronautical authorities of each Party may require, at least sixty days prior to the proprosed date of their entry into force. While the aeronautical authorities of both Parties may agree on a shorter filing period than sixty days, no aeronautical authority shall require a longer filing period.

(2) Passenger tariffs which, in terms of price level and conditions, fall within the zones of flexibility defined in the Annex to this Agreement, as well as those passenger tariffs described in paragraph 10 of that Annex, shall be filed, in such form as the aeronautical authorities of each Party may require, at least twenty-one days prior to the proposed date of their entry into force. While the aeronautical authorities of both Parties may agree on a shorter filing period than twenty-one days, no aeronautical authority shall require a longer filing period.

ARTICLE 5

1) Any tariff filed in accordance with paragraph 1 of Article 4 may be expressly approved by the aeronautical authorities of either Party. A tariff shall be considered as having been approved by the aeronautical authorities of a Party unless, not more than thirty days after the date of the filing, the aeronautical authorities of that Party have served on the aeronautical authorities of the other Party and on the airline or airlines conerned written notice of disapproval of the proposed tariff.

(2) Any tariff filed in accordance with paragraph 2 of Article 4 and which meets the requirements of the zonal scheme as specified in the Annex to this Agreement shall be automatically approved. If the aeronautical authorities of either Party decide that the requirements of the zonal scheme are not met, they shall notify the applicant airline or airlines to that effect within fourteen days of the date of the filing.

(3) Only third-and fourth freedom airlines shall be permitted to act as price leaders. Third - fourth - and fifth -freedom airlines, operating the same route as the price leader, shall be permitted to file and shall receive approval for tariffs which match the levels and conditions of tariffs approved under paragraphs 1 and 2 of this Article. Such tariffs may not enter into force on a date earlier than the date of entry into force of the tariffs being matched.

(4) In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Party may attach to their approval such expiry dates as they consider appropriate. Such tariffs shall remain in force, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities concerned, until the due expiry date or until new tariffs have been approved. The aeronautical authorities may, however, agree to extend the original expiry date. Where a tariff has been approved without an expiry date being set by either of the aeronautical authorities and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until either of the authorities gives notice terminating its approval on its own initiative or at the request of the airline or airlines concerned.

ARTICLE 6

(1) A Party disapproving a tariff filed under paragraph 1 of Article 4 must agree to consultations taking place if the other Party does not also disapprove that tariff and requests such consultations. The consultations shall be conducted within thirty days from the date on which consultations are requested, although this period may be extended by agreement between the two Parties concerned. The same procedure shall apply in the case of a tariff not automatically approved under paragraph 2 of Article 5.

(2) If, at the end of this consultation period, agreement has not been reached, the matter shall be put to arbitration at the request of either Party.

(3) Arbitration shall normally be carried out by a panel of three arbitratos. Within fourteen days of receipt of the request for arbitration, each Party shall apoint one member of the panel and the two members so appointed shall agree on and appoint, the third member. The third member shall be a national of a third State and shall act as panel chairman. The panel's decisions shall be reached by a majority of votes. Alternatively, when both Parties agree, arbitration may be carried out by a single arbitrator, chosen and agreed within the same time limit by both Paties concerned.

(4) In the event of failure by either Party to appoint a member of the panel or failure to appoint a third member (or alternatively failure by the two Parties to agree on the single arbitrator) within the fourteen-day period specified in paragraph 3 of this Article, the President of the European Civil Aviation Conference shall, within seven days of receiving a request from either Party, complete the panel (or alternatively appoint the single artitrator, who shall be a national of a third State). Where the President is from a Member State party to a dispute, this function shall be taken over by the most senior Vice-President of the Conference from a Member State not party to the dispute.

(5) The arbitration shall be completed within a period of thirty days from completion of the panel or the appointment of the single arbitrator. This period may, however, be extended by agreement between the two Parties concerned. The arbitration decision shall be final and binding on both Parties.

(6) Unless the Parties have otherwise agreed, the panel (or single arbitrator) shall determine the arbitration procedure.

(7) Unless otherwise ordered in the arbitration award, each Party shall bear the costs of the member appointed by it, or appointed on its behalf, the other costs being borne by the Parties in equal shares.

(8) While all tariffs are subject to arbitration as provided for in paragraphs 1 to 7 of this Article, arbitration relating to those tariffs filed under paragraph 2 of Article 4 shall be confined to the application of the zonal scheme as specified in the Annex to this Agreement in relation to those tariffs and shall not extend to the parameters of the scheme. These parameters are: scope, number of flexibility zones, definition of zones and conditions, opt-out provisions, reference prices, zone sizes and provisions for additional flexibility.

ARTICLE 7

Each Party shall endeavour to ensure that only approved tariffs are sold and applied.

ARTICLE 8

(1) Without prejudice to Articles 1 and 6, any dispute between two or more Parties concerning the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled through negotiation shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration.

(2) If, within six months from the date of the request for arbitration, the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

ARTICLE 9

This Agreement shall be open for signature on behalf of any Member State of the European Civil Aviation Conference.

ARTICLE 10

(1) This Agreement shall be subject to ratification, approval or acceptance by the signatory States.

(2) The instruments of ratification and notifications of approval or acceptance shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 11

(1) This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after five signatory States have deposited their instruments of ratification or notifications of approval or acceptance.

(2) Thereafter, it shall enter into force for each State on the thirtieth day after deposit of its instrument of ratification or of its notification of approval or acceptance.

(3) When this Agreement enters into force, the 1967 Agreement shall become inoperative between the Parties to this Agreement in respect of the procedures for the establishment of tariffs for intra-European scheduled air services.

ARTICLE 12

(1) After it has entered into force this Agreement shall be open for accession by any non-signatory Member State of the European Civil Aviation Conference.

(2) Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the thirtieth day after the date of deposit.

ARTICLE 13

(1) Any Party may propose an amendment to this Agreement by notice in writing to the Secretary of the European Civil Aviation Conference who shall circulate the amendment forthwith to all other Parties. If not less than twenty-five per cent of the Parties (including the Party proposing the amendment) agree to a meeting of Parties to consider the amendment, the European Civil Aviation Conference shall convene such a meeting by giving not less than three months notice to the Parties.

(2) Any proposed amendment that is approved by a majority of the Parties attending the meeting referred to in paragraph 1 of this Article and then agreed by two-thirds of the Parties shall be submitted to all Parties for ratification, approval or acceptance.

(3) Such an amendment shall enter into force, for those Parties which have ratified, approved or accepted it, thirty days after two Parties have deposited their instruments of ratification or their notifications of approval or acceptance with the International Civil Aviation Organization.

(4) The amendment shall enter into force, for each Party ratifying, approving or accepting it thereafter, on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification or its notification of approval or acceptance.

ARTICLE 14

(1) Notwithstanding the provisions of Article 13, any amendment to the zonal scheme as specified in the Annex to this Agreement which is agreed by the aeronautical authorities of two-thirds of the Parties shall be submitted to the aeronautical authorities of all Parties for acceptance.

(2) Such amendment shall enter into force, for those Parties whose aeronautical authorities have accepted it, thirty days after the aeronautical authorities of two Parties have notified their acceptance to the International Civil Aviation Organization.

(3) Thereafter, the amendment shall enter into force, for each Party whose aeronautical authority accepts it,

thirty days after the receipt of notification to the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 15

This Agreement may be denounced by any Party by notification addressed to the international Civil Aviation Organization. Denunciation shall take effect one year from the receipt of the said notification.

ARTICLE 16

(1) Except as hereinafter provided, no reservations may be made to this Agreement.

(2) Any Party may, at the time of signature, retification, approval or acceptance of this Agreement, or of accession thereto, declare that it does not consider itself bound by paragraph 2 of Article 8. The other Parties shall not be bound by that paragraph with respect to any Party which has made such a reservation.

(3) Any Party which has made a reservation in accordance with paragraph 2 of this Article may at any time withdraw it by notification to the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17

(1) The international Civil Aviation Organization shall send a certified copy of this Agreement to all Member States of the European Civil Aviation Conference.

(2) As soon as this Agreement enters into force it shall be registered by the International Civil aviation Organization with the United Nations.

(3) The International Civil Aviation Organization shall notify all States Parties to the 1967 Agreement or to this Agreement of:

(a) any signature of this Agreement;

(b) the deposit of any instrument of ratification, of any notifications of approval or acceptance or of any instrument of accession, and the date thereof, within thirty days from the date of deposit;

(c) the date on which this Agreement enters into force in accordance with Article 11;

(d) any notification of denunciation of this Agreement in accordance with Article 15, and the date thereof, within thirty days from the date of receipt;

(e) any reservation notified in accordance with Article 16 and any withdrawal of such a reservation;

(f) the date of entry into force of any amendment to this Agreement in accordance with Article 13.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having been duly authorized, have signed this Agreement.

DONE at Paris, on the sixteenth day of June, one thousand nine hundred and eighty-seven in a single copy in the English, French and Spanish languages, the three texts being equally authoritative.

ANNEX
ZONAL SCHEME

Scope

1. The scheme shall apply to all intra-European routes between Member States of the European Civil Aviation Conference which are Parties to this Agreement. Nevertheless, Parties shall have the option to agree bilaterally to exclude certain specified routes from the scope of the zonal scheme.

Number of flexibility zones

2. There shall be two zones of flexibility, one for Discount Fares and one for Deep Discount fares.

Definition of zones

3. To qualify for the Discount Zone, fares must meet all of the following conditions:

(a) round or circle trip travel;

(b) minimum stay of not less than the "Sunday Rule" or six days;

(c) maximum stay of not more than six months.

4. To quality for the Deep Discount Zone, fares must meet at least one of the following conditions in addition to the conditions specified in paragraph 3:

(a) reservation for the entire trip, ticketing and payment to be made at the same time; cancellation or change of reservation only permissible prior to departure of out-bound travel and at a fee of at least twenty per cent of the price of the ticket;

(b) mandatory advance purchase period of not less than fourteen days; reservation for the entire trip, ticketing and payment to be made at the same time; cancellation or charge of reservation only permissible prior to departure of outbound travel and at a fee of at least twenty per cent of the price of the ticket;

(c) purchase of the ticket permitted only on the day prior to departure of outbound travel; reservations to be made separately for both the outbound and inbound journeys and only in the country of departure on the day prior to travel on the respective journey;

(d) limitation of eligibility to youths of any age up to and including twenty-five years and/or senior citizens aged sixty years or over;

(e) availability to be confined to off-peak periods of the day or week and, in addition, limited as to capacity to be offered. These restrictions (timing and capacity) shall be subject to agreement between the Parties concerned and where agreed shall subsequently be clearly indicated in the tariff and in all offers to the public.

5. Meeting the requirements of either paragraph 3 or paragraph 4 shall not preclude any airline from applying additional conditions to the fare as sold for carriage on its own services.

Opt-out provisions

6. Any Party may declare that one of the conditions a), b), c) or d) in paragraph 4 shall not be applicable on a city-pair or country pair basis for travel "to and from" or "from" its territory. Any Party may, in addition, make a similar declaration with regard to condition e)in paragraph 4. A declaration in the case of condition d) in paragraph 4 may apply to either or both parts of the condition. Initial declarations of opt-outs for the succeeding tariff season shall be made by Member States on signature of the Agreement. Subsequent declarations shall be made at least six months before the start of a season and may be made on a seasonal or

year-round basis. The possibility of making a declaration shall not be applicable to fares which qualify for additional flexibility under paragraph 10.

Reference prices

7. Initially, reference prices shall be established at the same level as the normal economy class round trip fares, in force when the scheme comes into effect. If more than one such fare exists for a city pair, the average level shall be used, unless otherwise agreed between the Parties concerned. In cases where there is no normal economy fare, the lowest fully flexible fare shall be used. Reference prices shall be expressed in the currency of the country of origin of travel.

8. Thereafter, reference prices shall be adjusted so that they reflect percentage changes in the normal economy class round trip fares (or, where appropriate, the alternatives described in paragraph 7).

Any two Parties may, however, by mutual agreement, adjust reference prices in other ways.

Zone sizes

9. The Discount Zone shall extend from ninety per cent to sixty-five per cent of the reference price and the Deep Discount Zone shall extend from sixty-five per cent to forty-five per cent of the reference price.

Additional flexibility

10. If a fare, which has been or is approved under the bilateral tariff approval regime and which as far as the conditions in paragraphs 3 to 5 are concerned qualifies for automatic approval in the Deep Discount Zone, is below the floor of that zone, there shall be additional flexibility as to the level of that fare. Such additional flexibility shall extend from ten per cent below the bilaterally approved level* of that fare to the ceiling of the Deep Discount Zone and shall remain in effect during the period of validity of the fare. Any changes to the conditions of the fare during that period of effectiveness, including those in application of paragraph 5, shall be in accordance with the bilateral approval regime.

Amendments to the scheme

11. The scheme shall be established for a trial period of three years from the date the Agreement comes into force. Two years after the latter date an appraisal of the scheme shall be launched under the auspices of the European Civil Aviation Conference. In conjuction with this appraisal, proposals for amendment may be submitted by any Member State of the European Civil Aviation Comeference. Amendments to the scheme shall be subject to the procedure of Article 14 of the Agreement. Before the end of the third year, a decision shall be taken by Parties as to whether the scheme shall be continued.

* As distinct from fares that qualify for automatic approval.

DECLARATION
BY MEMBER STATES
OF THE EUROPEAN
COMMUNITIES

on signature of the International Agreement
on the procedure for the establishment of tariffs
for intra-European scheduled air services,
dated 16 June 1987

While signing the present Agreement, the Member States of the European Communities declare that the provisions of this Agreement cannot prevail over Community law as regards relations between them.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
Για τη διαδικασία καθιέρωσης τιμολογίων των
ενδο-ευρωπαϊκών τακτικών αεροπορικών γραμμών

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ,

Λαμβάνοντας υπόψη, ότι οι αρχές και οι διαδικασίες, για την καθιέρωση τιμολογίων για τις ενδοευρωπαϊκές τακτικές αεροπορικές γραμμές, πρέπει να είναι ομοιόμορφες και

Λαμβάνοντας υπόψη, ότι γι' αυτές τις γραμμές, είναι επιθυμητό να αντικατασταθεί η Διεθνής Συμφωνία για τις διαδικασίες καθιέρωσης τιμολογίων των τακτικών αεροπορικών γραμμών, που υπογράφτηκε στο Παρίσι στις 10 Ιουλίου 1967 (εφεξής ονομαζόμενη Συμφωνία του 1967) από μία καινούργια Συμφωνία,

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

1. Η παρούσα Συμφωνία:

α) καθορίζει τις διατάξεις για τα τιμολόγια, που εφαρμόζονται στις ενδοευρωπαϊκές τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Μερών της παρούσας Συμφωνίας·

β) αντικαθιστά με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, τις διατάξεις για τα τιμολόγια σε κάθε διμερή συμφωνία, που έχει ήδη συναφθεί μεταξύ δύο Μερών της παρούσας Συμφωνίας, εφόσον αυτές οι διατάξεις για τα τιμολόγια είναι ασυμβίβαστες με την παρούσα Συμφωνία·

γ) καθορίζει ή, όπου ενδείκνυται, αντικαθιστά τις υπάρχουσες διατάξεις για την επίλυση των διαφορών, σχετικά με τα τιμολόγια των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ δύο Μερών της παρούσας Συμφωνίας.

2. Τα Μέρη δεσμεύονται να μην αναλαμβάνουν οποιεσδήποτε υποχρεώσεις ή να μη συνάπτουν συμφωνίες μεταξύ τους, που θα ήταν πιο περιοριστικές από ότι η παρούσα Συμφωνία. Εν τούτοις, τα Μέρη δεν εμποδίζονται από την παρούσα Συμφωνία από το να διατηρούν ή να αναπτύσσουν, σε διμερή βάση ή με ομάδα κρατών πιο ελαστικές ρυθμίσεις από εκείνες, που περιέχονται εδώ.

Άρθρο 2

Στην παρούσα Συμφωνία:

α) ο όρος "ενδοευρωπαϊκός" χρησιμοποιείται αποκλειστικά για εδάφη μέσα στην Ευρώπη των Κρατών-Μελών της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας·

β) ο όρος "τιμολόγιο" σημαίνει τις τιμές, που χρεώνονται για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή εμπορευμάτων (εξαιρέσει του ταχυδρομείου), συμπεριλαμβανομένης κάθε πρόσθετης σημαντικής παροχής, που παρέχεται, ή προσφέρεται σε σχέση με αυτήν τη μεταφορά και την προμήθεια, που πληρώνεται από την πώληση εισιτηρίων για τη μεταφορά επιβατών ή από τις αντίστοιχες πράξεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Περιλαμβάνει επίσης τις προϋποθέσεις, που διέπουν την εφαρμογή της τιμής της μεταφοράς ή την πληρωμή της προμήθειας·

γ) ο όρος "ζώνη ελαστικότητας" σημαίνει μία κλίμακα σε σχέση με τα επίπεδα τιμών και τις προϋποθέσεις, όπως ορίζονται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας εντός της οποίας τα τιμολόγια επιβατών έχουν τις προϋποθέσεις για αυτόματη έγκριση.

Άρθρο 3

1. Τα τιμολόγια, που χρεώνονται από τις αεροπορικές εταιρίες των Μερών της παρούσας Συμφωνίας για μεταφορά μεταξύ των εδαφών τους, πρέπει να καθορίζονται σε λογικά επίπεδα, λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών παραγόντων, περιλαμβανομένων των ακόλουθων αρχών: το κόστος της αιτούσας αεροπορικής εταιρίας, λαμβάνοντας υπόψη τα τιμολόγια των άλλων τρίτης ή τέταρτης ελευθερίας αεροπορικών εταιριών, που εκμεταλλεύονται την ίδια ή τις ίδιες διαδρομές, την ανάγκη μίας ικανοποιητικής απόδοσης των επενδύσεων της αεροπορικής εταιρίας, τις συνθήκες ανταγωνισμού και τις ανάγκες των χρηστών.

Οι προϋποθέσεις εφαρμογής των τιμολογίων πρέπει να είναι λογικές, απλές και δυνάμενες να εκτελεσθούν.

Η σημασία των διεταιρικών πολυμερών διαβουλεύσεων για τα τιμολόγια και ο ρόλος της Ένωσης Διεθνών Αερομεταφορέων σ' αυτές τις διαβουλεύσεις αναγνωρίζεται από τα Μέρη της παρούσας Συμφωνίας. Εν τούτοις, οι διεταιρικές διαβουλεύσεις, πολυμερείς ή διμερείς, πρέπει να μην είναι υποχρεωτική προϋπόθεση για την υποβολή και καθιέρωση των τιμολογίων. Η υποβολή των τιμολογίων από μία αεροπορική εταιρία επιτρέπεται είτε μονομερώς είτε κατ' επιλογή αυτής της αεροπορικής εταιρίας, μετά από διαβουλεύσεις με οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρία ή εταιρίες.

Άρθρο 4

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2, του παρόντος άρθρου, τα τιμολόγια πρέπει να υποβάλλονται για έγκριση από τις Αεροπορικές Αρχές των ενδιαφερόμενων Μερών, με τον τύπο που ορίζουν οι Αεροπορικές Αρχές του κάθε Μέρους, τουλάχιστον εξήντα (60) ημέρες πριν από την ημερομηνία, που προτείνεται για την έναρξη ισχύος τους. Εφόσον οι Αεροπορικές Αρχές και των δύο Μερών συμφώνησαν για προθεσμία υποβολής μικρότερη από εξήντα (60) ημέρες καμία Αεροπορική Αρχή δε θα ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία υποβολής.

2. Τα τιμολόγια επιβατών, που από άποψη επιπέδου τιμών και προϋποθέσεων, βρίσκονται μέσα στις ζώνες ελαστικότητας, που καθορίζονται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, καθώς επίσης και εκείνα τα τιμολόγια επιβατών, που αναφέρονται στην παράγραφο 10 αυτού του Παραρτήματος, πρέπει να υποβάλλονται με τον τύπο, που ορίζουν οι Αεροπορικές Αρχές του κάθε Μέρους, τουλάχιστον είκοσι μία (21) ημέρες πριν από την ημερομηνία, που προτείνεται για την έναρξη ισχύος τους.

Εφόσον οι Αεροπορικές Αρχές και των δύο Μερών συμφωνήσουν για μία προθεσμία υποβολής μικρότερη από είκοσι μία (21) ημέρες καμία Αεροπορική Αρχή δεν μπορεί να ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία υποβολής.

Άρθρο 5

1. Κάθε τιμολόγιο, που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 4, μπορεί να εγκριθεί ρητά από τις Αεροπορικές Αρχές του ενός ή του άλλου Μέρους. Το τιμολόγιο πρέπει να θεωρείται ότι έχει εγκριθεί από τις Αεροπορικές Αρχές ενός Μέρους, εκτός αν, σε όχι περισσότερες από τριάντα (30) ημέρες μετά την ημερομηνία υποβολής, οι Αεροπορικές Αρχές του εν λόγω Μέρους έχουν γνωστοποιήσει γραπτώς στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Μέρους και στην εμπλεκόμενη ή εμπλεκόμενες αεροπορικές εταιρίες ότι δεν εγκρίνουν το προταθέν τιμολόγιο.

2. Κάθε τιμολόγιο, που υποβάλλεται, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 4, και που πληροί τις απαιτήσεις του συστήματος ζωνών, που καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, πρέπει να εγκρίνεται αυτομάτως.

Αν οι Αεροπορικές Αρχές του ενός ή του άλλου Μέρους αποφασίσουν ότι οι απαιτήσεις του συστήματος των ζωνών δεν πληρούνται, πρέπει να ενημερώνουν επ' αυτού την αιτούσα αεροπορική ή αεροπορικές εταιρίες μέσα σε δεκατέσσερις (14) ημέρες από την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως.

3. Μόνο αεροπορικές εταιρίες τρίτης και τέταρτης ελευθερίας θα επιτρέπεται να ενεργούν για την καθιέρωση νέων τιμολογίων. Οι αεροπορικές εταιρίες τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας, που εκτελούν το ίδιο δρομολόγιο με την εταιρία, που έχει το δικαίωμα καθιέρωσης νέων τιμολογίων, θα επιτρέπεται να υποβάλλουν και θα παίρνουν έγκριση για τιμολόγια, που εξομοιώνονται στο ύψος και τις προϋποθέσεις με τα τιμολόγια, που εγκρίθηκαν, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

Τα τιμολόγια αυτά δεν μπορούν να τεθούν σε ισχύ σε ημερομηνία προγενέστερη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των τιμολογίων με τα οποία εξομοιώνονται.

4. Κατά την έγκριση των τιμολογίων οι Αεροπορικές Αρχές ενός Μέρους μπορεί να συνδέσουν την έγκρισή τους με τέτοιες ημερομηνίες λήξης, που κρίνουν κατάλληλες. Τα τιμολόγια αυτά θα παραμένουν σε ισχύ, εκτός αν αποσυρθούν από την ενδιαφερόμενη αεροπορική ή αεροπορικές εταιρίες με τη συγκατάθεση των εμπλεκόμενων Αεροπορικών Αρχών, μέχρι την κανονική ημερομηνία λήξης ή μέχρις ότου εγκριθούν νέα τιμολόγια.

Οι Αεροπορικές Αρχές μπορεί εν τούτοις να συμφωνήσουν να παραταθεί η αρχική ημερομηνία λήξης. Όταν ένα τιμολόγιο έχει εγκριθεί χωρίς να τεθεί ημερομηνία λήξης είτε από τη μία είτε από την άλλη Αεροπορική Αρχή και όπου κανένα νέο τιμολόγιο δεν έχει υποβληθεί και δεν έχει εγκριθεί, αυτό το τιμολόγιο θα παραμείνει σε ισχύ μέχρις ότου οι Αρχές του ενός ή του άλλου Μέρους γνωστοποιήσουν ότι τερματίζουν τις εγκρισή του με δική τους πρωτοβουλία ή μετά από αίτηση της ενδιαφερόμενης αεροπορικής ή αεροπορικών εταιριών.

Άρθρο 6

1. Ένα Μέρος, που απορρίπτει ένα τιμολόγιο, που υποβλήθηκε, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 4,

υποχρεούται να δεχτεί διαβουλεύσεις αν το άλλο Μέρος δεν απορρίπτει επίσης αυτό το τιμολόγιο και ζητά τέτοιες διαβουλεύσεις. Οι διαβουλεύσεις θα διεξάγονται μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ημερομηνία κατά την οποία ζητήθηκαν. Αυτή η προθεσμία ωστόσο μπορεί να παραταθεί μετά από συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων Μερών.

Η ίδια διαδικασία θα εφαρμόζεται στην περίπτωση τιμολογίου, που δεν εγκρίθηκε αυτόματα, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5.

2. Αν, κατά τη λήξη αυτής της προθεσμίας διαβουλεύσεων, δεν επιτευχθεί συμφωνία η υπόθεση θα υποβάλλεται στη διαιτησία, μετά από αίτηση του ενός από τα δύο Μέρη.

3. Η διαιτησία θα διεξάγεται κανονικά από ομάδα τριών διαιτητών. Μέσα σε δεκατέσσερις (14) ημέρες από τη λήψη του αιτήματος για διαιτησία, κάθε Μέρος θα ορίζει ένα μέλος της ομάδας και τα δύο μέλη που έχουν ορισθεί συμφωνούν και ορίζουν το τρίτο μέλος.

Το τρίτο μέλος θα είναι υπήκοος ενός τρίτου κράτους και θα ενεργεί ως πρόεδρος της ομάδας. Οι αποφάσεις της ομάδας λαμβάνονται κατά πλειοψηφία. Εναλλακτικά, αν τα δύο Μέρη συμφωνούν η διαιτησία μπορεί να διεξαχθεί από έναν και μόνο διαιτητή, που επιλέγουν και αποδέχονται μέσα στην ίδια προθεσμία, τα εν λόγω δύο Μέρη.

4. Σε περίπτωση αδυναμίας από ένα Μέρος να ορίσει ένα μέλος της ομάδας ή αδυναμίας να ορίσει ένα τρίτο μέλος (ή άλλως αδυναμίας από τα δύο Μέρη να συμφωνήσουν στον ένα διαιτητή) μέσα στην προθεσμία των δεκατεσσάρων (14) ημερών, που ορίζεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ο πρόεδρος της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας συμπληρώνει την ομάδα (ή άλλως ορίζει το μοναδικό διαιτητή, ο οποίος πρέπει να είναι υπήκοος ενός τρίτου κράτους) μέσα σε επτά (7) ημέρες από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος ενός των Μερών. Σε περίπτωση που ο πρόεδρος είναι υπήκοος ενός κράτους μέλους διάδικου στη διαφορά, αυτό το έργο αναλαμβάνεται από τον αρχαιότερο αντιπρόεδρο της Επιτροπής, προερχόμενο από κράτος μέλος μη διάδικο στη διαφορά.

5. Η διαιτησία περατώνεται μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ολοκλήρωση της ομάδας ή τον ορισμό του μοναδικού διαιτητή. Αυτή η προθεσμία μπορεί εν τούτοις να παρατείνεται με συμφωνία ανάμεσα στα δύο ενδιαφερόμενα Μέρη. Η απόφαση της διαιτησίας είναι οριστική και δεσμευτική και για τα δύο Μέρη.

6. Η ομάδα (ή ο μοναδικός διαιτητής) θα καθορίζει τη διαδικασία της διαιτησίας εκτός αν τα Μέρη συμφώνησαν διαφορετικά.

7. Κάθε Μέρος επιβαρύνεται με τις δαπάνες του μέλους, που έχει ορισθεί από αυτό ή για λογαριασμό του, οι δε λοιπές δαπάνες, που δημιουργούνται κατανέμονται στα Μέρη ισομερώς, εκτός αν άλλως ορισθεί στην απόφαση διαιτησίας.

8. Αν και όλα τα τιμολόγια υπόκεινται σε διαιτησία όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 ώς 7 του παρόντος άρθρου, η διαιτησία, που αναφέρεται στα τιμολόγια, που υποβλήθηκαν, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 4 θα περιορίζεται στην εφαρμογή του συστήματος ζωνών, που περιγράφεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, σε σχέση με αυτά τα τιμολόγια και δεν θα επεκτείνεται στις παραμέτρους του συστήματος. Οι παράμετροι αυτές είναι:

πεδίο εφαρμογής
αριθμός ζωνών ελαστικότητας
ορισμός ζωνών και προϋποθέσεων
διατάξεις για δήλωση μη εφαρμογής
τιμές αναφοράς
μέγεθος ζωνών και
διατάξεις για πρόσθετη ελαστικότητα.

Άρθρο 7

Κάθε Μέρος προσπαθεί να διασφαλίζει ότι μόνο εγκεκριμένα τιμολόγια πωλούνται και εφαρμόζονται.

Άρθρο 8

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 1 και 6, κάθε διαφορά μεταξύ δύο ή περισσότερων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, η οποία δεν μπορεί να ρυθμιστεί μέσω διαπραγματεύσεων, θα υποβάλλεται σε διαιτησία, μετά από αίτηση ενός από αυτά.

2. Αν μέσα σε έξι (6) μήνες από την ημερομηνία της αίτησης για διαιτησία, τα Μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν για τη συγκρότηση της διαιτησίας, οποιοδήποτε από αυτά τα Μέρη μπορεί να παραπέμψει τη διαφορά στο Διεθνές Δικαστήριο με αίτηση, που θα είναι σύμφωνη με τον κανονισμό του Δικαστηρίου.

Άρθρο 9

Η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοιχτή προς υπογραφή για λογαριασμό κάθε Κράτους-Μέλους της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 10

1. Η παρούσα Συμφωνία θα υποβάλλεται για επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή από τα Κράτη, που την υπέγραψαν.

2. Η πράξη επικύρωσης και οι γνωστοποιήσεις έγκρισης ή αποδοχής θα κατατίθενται στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 11

1. Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση, από πέντε κράτη που την υπέγραψαν, της πράξης επικύρωσης ή των γνωστοποιήσεων έγκρισης ή αποδοχής τους.

2. Στη συνέχεια θα τίθεται σε ισχύ για κάθε κράτος την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση της πράξης του επικύρωσης ή γνωστοποίησής του για έγκριση ή αποδοχή.

3. Όταν η παρούσα Συμφωνία τεθεί σε ισχύ η Συμφωνία του 1967 καθίσταται ανενεργός μεταξύ των Μερών της παρούσας Συμφωνίας όσον αφορά τις διαδικασίες για την καθιέρωση των τιμολογίων των ενδο-ευρωπαϊκών τακτικών αεροπορικών γραμμών.

Άρθρο 12

1. Μετά την έναρξη ισχύος της, η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοιχτή για την προσχώρηση οποιουδήποτε μη υπογράψαντος Κράτους- Μέλους της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Η προσχώρηση θα πραγματοποιείται με την κατάθεση της πράξης προσχώρησης στον Οργανισμό Διεθνούς Πο-

λιτικής Αεροπορίας και θα αρχίζει να ισχύει την τριακοστή ημέρα μετά την ημερομηνία της κατάθεσης.

Άρθρο 13

1. Κάθε Μέρος μπορεί να προτείνει τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας με έγγραφη γνωστοποίηση στο γραμματέα της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος θα ανακοινώνει αμέσως την τροποποίηση σε όλα τα άλλα Μέρη. Εφόσον τουλάχιστον το είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) των Μερών (συμπεριλαμβανομένου του Μέρους, που προτείνει την τροποποίηση) συμφωνήσουν για μία συνάντηση των Μερών για να εξετάσουν την τροποποίηση, η Επιτροπή Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας θα συγκαλεί αυτήν τη συνάντηση, ειδοποιώντας τα Μέρη τουλάχιστον τρεις μήνες πριν.

2. Κάθε προτεινόμενη τροποποίηση, που εγκρίνεται από την πλειοψηφία των Μερών, που παρίστανται στη συνάντηση, που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, και που συγκεντρώνει στη συνέχεια τη συναίνεση των δύο τρίτων των Μερών θα υποβάλλεται σε όλα τα Μέρη για επικύρωση, έγκριση ή αποδοχή.

3. Αυτή η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ, για τα Μέρη εκείνα, που την επικύρωσαν, ενέκριναν ή αποδέχτηκαν, τριάντα (30) ημέρες μετά την κατάθεση από δύο Μέρη της πράξης επικύρωσης ή της γνωστοποίησης της έγκρισης ή αποδοχής τους στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

4. Η τροποποίηση στη συνέχεια θα τίθεται σε ισχύ για κάθε Μέρος, που την επικυρώνει, την εγκρίνει ή την αποδέχεται την τριακοστή ημέρα μετά την κατάθεση της πράξης επικύρωσης ή της γνωστοποίησής της έγκρισης ή αποδοχής του.

Άρθρο 14

1. Παρά τις διατάξεις του άρθρου 13, κάθε τροποποίηση του συστήματος ζωνών, που περιγράφεται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, που γίνεται αποδεκτή από τις Αεροπορικές Αρχές των δύο τρίτων των Μερών, θα υποβάλλεται στις Αεροπορικές Αρχές όλων των Μερών για αποδοχή.

2. Η τροποποίηση αυτή θα τίθεται σε ισχύ, για εκείνα τα Μέρη, που οι Αεροπορικές Αρχές τους την αποδέχτηκαν τριάντα (30) ημέρες μετά τη γνωστοποίηση της αποδοχής τους προς τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, από τις Αεροπορικές Αρχές των δύο Μερών.

3. Στην συνέχεια η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ για κάθε Μέρος, που οι Αεροπορικές Αρχές του την αποδέχονται τριάντα (30) ημέρες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης προς τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 15

Η παρούσα Συμφωνία μπορεί να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Μέρος με δήλωση απευθυνόμενη στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Η καταγγελία θα ισχύει ένα (1) χρόνο μετά την λήψη της εν λόγω δηλώσεως.

Άρθρο 16

1. Καμιά επιφύλαξη δεν μπορεί να τεθεί στην παρούσα Συμφωνία εκτός των προβλεπομένων παρακάτω.

2. Κάθε Μέρος μπορεί, κατά το χρόνο της υπογραφής, της επικύρωσης, της έγκρισης ή της αποδοχής της παρούσας Συμφωνίας ή της προσχώρησης σ' αυτήν, να δηλώσει ότι δε θεωρεί ότι δεσμεύεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 8.

Τα άλλα μέρη δε θα δεσμεύονται από την εν λόγω παράγραφο απέναντι σε όποιο μέρος έχει διατυπώσει μια τέτοια επιφύλαξη.

3. Κάθε Μέρος, που έχει διατυπώσει επιφύλαξη, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, μπορεί οποτεδήποτε να την αποσύρει με δήλωση στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 17

1. Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα στέλνει ένα επικυρωμένο αντίγραφο της παρούσας Συμφωνίας σε όλα τα Κράτη Μέλη της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Μόλις τεθεί σε ισχύ η παρούσα Συμφωνία θα καταχωρείται στα Ηνωμένα Έθνη από τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

3. Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα γνωστοποιεί σε όλα τα Κράτη Μέρη της Συμφωνίας του 1967 ή της παρούσας Συμφωνίας:

α) κάθε υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας·

β) την κατάθεση κάθε πράξης επικύρωσης, κάθε γνωστοποίησης έγκρισης ή αποδοχής ή κάθε πράξης προσχώρησης και την ημερομηνία της κατάθεσης μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ημερομηνία κατάθεσης·

γ) την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα Συμφωνία τίθεται σε ισχύ, σύμφωνα με το άρθρο 11·

δ) κάθε δήλωση καταγγελίας της παρούσας Συμφωνίας, σύμφωνα με το άρθρο 15 και την ημερομηνία αυτής της δηλώσεως μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ημερομηνία λήψης·

ε) κάθε επιφύλαξη, που γνωστοποιείται, σύμφωνα με το άρθρο 16, και κάθε άρση μιας τέτοιας επιφύλαξης·

στ) την ημερομηνία έναρξης ισχύος οποιασδήποτε τροποποίησης της παρούσας Συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 13.

Σε πίστωση των ανωτέρω οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στο Παρίσι, στις δεκαέξι Ιουνίου του έτους χίλια εννιακόσια ογδόντα επτά (1987) σε ένα μοναδικό αντίγραφο στην αγγλική, γαλλική και ισπανική γλώσσα, τα δε τρία κείμενα είναι εξίσου έγκυρα.

Αυστρία
Βέλγιο
Κύπρος
Δανία
Φιλανδία
Γαλλία
Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας
Ελλάδα
Ισλανδία
Ιρλανδία
Ιταλία
Λουξεμβούργο
Μάλτα
Ολλανδία
Νορβηγία
Πορτογαλία

Ισπανία
Σουηδία
Ελβετία
Τουρκία
Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρεταννίας και της Βόρειας Ιρλανδίας
Γιουγκοσλαβία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
Σύστημα Ζωνών

Πεδίο Εφαρμογής:

1. Το σύστημα θα εφαρμόζεται σε όλες τις ενδο-ευρωπαϊκές διαδρομές μεταξύ των Κρατών - Μελών της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας, Μερών της παρούσας Συμφωνίας. Εν τούτοις, τα Μέρη θα έχουν το δικαίωμα να συμφωνήσουν σε διμερή βάση τον αποκλεισμό ορισμένων καθορισμένων διαδρομών από το πεδίο εφαρμογής του συστήματος ζωνών.

Αριθμός Ζωνών ελαστικότητας.

2. Θα υπάρχουν δύο (2) ζώνες ελαστικότητας μία για Ναύλους Έκπτωσης και μία για Ναύλους Μεγάλης Έκπτωσης.

Ορισμός Ζωνών.

3. Για να υπαχθούν οι ναύλοι στη Ζώνη Έκπτωσης πρέπει να πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Ταξίδι μετ' επιστροφής ή κυκλικής διαδρομής (ROUND OR CIRCLE TRIP).

β) Ελάχιστη διαμονή όχι μικρότερη από την αναφερόμενη στον "κανόνα της Κυριακής" ή από έξι ημέρες.

γ) Μέγιστη διαμονή όχι μεγαλύτερη από έξι μήνες.

4. Για να υπαχθούν οι ναύλοι στη Ζώνη Μεγάλης Έκπτωσης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις, που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και μια τουλάχιστον ακόμη από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) κράτηση για ολόκληρο το ταξίδι, έκδοση και πληρωμή εισιτηρίου να γίνονται ταυτόχρονα. Ακύρωση ή αλλαγή κράτησης είναι δυνατή μόνο πριν από την αναχώρηση του ταξιδιού μετάβασης και με επιβάρυνση 20% τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου·

β) το εισιτήριο αγοράζεται υποχρεωτικά δεκατέσσερις (14) τουλάχιστον ημέρες πριν από την αναχώρηση. Η κράτηση, για ολόκληρο το ταξίδι, έκδοση και η πληρωμή του εισιτηρίου να γίνονται ταυτόχρονα. Ακύρωση ή αλλαγή κράτησης είναι δυνατή μόνο πριν από την αναχώρηση του ταξιδιού μετάβασης και με επιβάρυνση 20% τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου·

γ) η αγορά του εισιτηρίου επιτρέπεται μόνο την παραμονή της αναχώρησης του ταξιδιού μετάβασης. Οι κρατήσεις για τις διαδρομές και της μετάβασης και της επιστροφής να γίνονται χωριστά και μόνο στη χώρα αναχώρησης, την παραμονή της αντίστοιχης αναχώρησης·

δ) περιορισμός της διάθεσης σε νέους μέχρι και 25 ετών συμπληρωμένα ή και σε ηλικιωμένα άτομα 60 ετών και άνω·

ε) η διάθεση του εισιτηρίου να περιορίζεται σε διαστήματα "εκτός αιχμής" της ημέρας ή της εβδομάδας και επιπρόσθετα να είναι περιορισμένος ο αριθμός των θέσεων, που προσφέρονται δια αυτού του τύπου τα εισιτήρια. Αυτοί οι περιορισμοί (στο χρόνο και τη χωρητικότητα) θα καθορίζονται βάσει συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών μετά την επίτευξη της οποίας πρέπει να αναφέρονται ευκρινώς στα δημοσιευμένα τιμολόγια και σε όλες τις προσφορές προς το επιβατικό κοινό.

5. Η πλήρωση των προϋποθέσεων είτε της παραγράφου 3 είτε της παραγρ. 4 δεν εμποδίζει μια αεροπορική εταιρία από το να εφαρμόζει πρόσθετους όρους για τους ναύλους, που προσφέρει προς πώληση στο δικό της δίκτυο.

Διατάξεις για δήλωση μη - εφαρμογής.

6. Οποιοδήποτε Μέρος μπορεί να δηλώσει ότι μια από τις προϋποθέσεις α), β), γ) ή δ) της παραγράφου (4) δε θα εφαρμόζεται για συγκεκριμένο ζεύγος - πόλεων ή ζεύγος - χωρών για ταξίδια από/πρός ή από το έδαφός του. Οποιοδήποτε Μέρος επί πλέον μπορεί να κάνει παρόμοια δήλωση όσον αφορά την προϋπόθεση ε) της παραγράφου (4). Η δήλωση σχετικά με την προϋπόθεση δ) της παραγράφου (4) μπορεί να αναφέρεται είτε στο ένα είτε και στα δύο σκέλη της προϋπόθεσης. Τα Κράτη Μέλη θα προβαίνουν, κατά την υπογραφή της Συμφωνίας, στην αρχική δήλωση της εφαρμογής (OPT - OUTS) η οποία θα ισχύει για την επόμενη τιμολογιακή περίοδο. Κάθε μεταγενέστερη δήλωση θα γίνεται τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν από την έναρξη μιας περιόδου και μπορεί να γίνει σε εποχιακή ή ετήσια βάση. Η δυνατότητα για δήλωση δε θα ισχύει για τους ναύλους, που δικαιούνται πρόσθετη ελαστικότητα, σύμφωνα με την παράγραφο 10.

Τιμολόγια αναφοράς.

7. Αρχικά, τα τιμολόγια αναφοράς θα καθορίζονται στο ίδιο επίπεδο όπως οι κανονικοί μετ' επιστροφής ναύλοι οικονομικής θέσης, πού εφαρμόζονται τη στιγμή έναρξης ισχύος του συστήματος. Αν υπάρχουν περισσότεροι του ενός ναύλοι τέτοιου τύπου για ένα ζεύγος πόλεων, τότε λαμβάνεται ο μέσος όρος, εκτός αντίθετης συμφωνίας μεταξύ των εν λόγω κρατών. Όπου δεν υπάρχει κανονικός ναύλος οικονομικής θέσης λαμβάνεται ο κατώτερος πλήρως ελαστικός ναύλος. Τα τιμολόγια αναφοράς θα εκφράζονται στο νόμισμα της χώρας έναρξης του ταξιδίου.

8. Στη συνέχεια τα τιμολόγια αναφοράς θα προσαρμόζονται ανάλογα προς τις εκάστοτε ποσοστιαίες μεταβολές των μετ' επιστροφής ναύλων της κανονικής οικονομικής θέσης (ή όπου απαιτείται των εναλλακτικών ναύλων, που περιγράφονται στην παράγραφο 7). Εν τούτοις, δύο Μέρη μπορούν με κοινή συμφωνία να αναπροσαρμόσουν τα σχετικά τιμολόγια αναφοράς με διαφορετικό τρόπο.

Εύρος Ζωνών.

9. Η Ζώνη έκπτωσης θα εκτείνεται από 90% μέχρι άνω του 65% του τιμολογίου αναφοράς.

Η Ζώνη Μεγάλης Έκπτωσης θα εκτείνεται από 65% μέχρι 45% του τιμολογίου αναφοράς.

Πρόσθετη ελαστικότητα.

10. Εάν ο ναύλος ο οποίος έχει εγκριθεί ή εγκρίνεται, σύμφωνα με καθεστώς διμερούς έγκρισης και ο οποίος,

σύμφωνα με τις προϋποθέσεις των παραγράφων 3 έως 5, δικαιούται αυτόματης έγκρισης στη Ζώνη Μεγάλης Έκπτωσης, είναι χαμηλότερος από το κατώτατο όριο της Ζώνης αυτής, τότε θα παρέχονται πρόσθετα περιθώρια ελαστικότητας ως προς το επίπεδο του ναύλου αυτού.

Αυτά τα πρόσθετα περιθώρια ελαστικότητας θα εκτείνονται από ποσοστό 10% κάτω από το διμερώς εγκεκριμένο επίπεδο* του ναύλου αυτού έως το ανώτατο όριο της Ζώνης μεγάλης έκπτωσης και θα παραμένει σε ισχύ κατά την περίοδο ισχύος του ναύλου. Οποιαδήποτε τροποποίηση των προϋποθέσεων του ναύλου κατά τη διάρκεια ισχύος του, συμπεριλαμβανομένων και αυτών κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 5, θα γίνονται σύμφωνα με το καθεστώς διμερούς έγκρισης.

Τροποποιήσεις του συστήματος.

11. Το σύστημα θα καθιερωθεί για μια δοκιμαστική περίοδο τριών (3) χρόνων από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Συμφωνίας. Απολογισμός του συστήματος θα γίνει δύο (2) χρόνια μετά από αυτήν την ημερομηνία, υπό την αιγίδα της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας.

Επ' ευκαιρία του απολογισμού, κάθε Κράτους Μέλους της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας θα μπορεί να υποβάλλει προτάσεις τροποποίησης.

Κάθε τροποποίηση του συστήματος θα υπόκειται στη διαδικασία, που προβλέπεται στο άρθρο 14 της Συμφωνίας.

Τα Μέρη θα αποφασίσουν στο θέμα της εξακολούθησης του συστήματος πριν από τη λήξη του τρίτου χρόνου.

ΔΗΛΩΣΗ
ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ - ΜΕΛΗ ΤΩΝ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

επί της υπογραφής της Διεθνούς Συμφωνίας για τη διαδικασία, που εφαρμόζεται για τον καθορισμό των τιμολογίων των τακτικών ενδο-ευρωπαϊκών αεροπορικών γραμμών, που έγινε την
16η Ιουνίου 1987

Υπογράφοντας την παρούσα Συμφωνία, τα Κράτη - Μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δηλώνουν ότι οι διατάξεις της Συμφωνίας, δεν μπορούν να υπερισχύσουν του κοινοτικού δικαίου σε ό,τι αφορά τις σχέσεις μεταξύ τους.

Βέλγιο
Δανία
Γαλλία
Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας
Ελλάδα
Ιρλανδία
Ιταλία
Λουξεμβούργο
Ολλανδία
Πορτογαλία
Ισπανία
Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως Νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 26 Μαρτίου 1992

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΑΝΤ. ΣΑΜΑΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΣΤΕΦ. ΜΑΝΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 1992

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΙΧ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

*Σαν διαφοροποίηση από τους ναύλους, που δικαιούνται αυτόματης έγκρισης.